

Železniční proměny

Pod vánočním stromkem jsem našel velice inspirativní knihu. Jmenuje se „Železnice ve fotografii“ a v roce 1994 ji vydalo Nakladatelství dopravy a spojů Praha. Jak je zřejmé z názvu, je plná zajímavých černobílých i barevných fotografií přibližujících železniční provoz v sedmdesátých letech minulého století. Je to jen padesát let, ale za tu dobu prošla železnice nebývalou proměnou. Parní lokomotivy a jejich méně výkonné elektrické sestry nahradily moderní interoperabilní stroje o výkonu až 6 400 kW. Na většině hlavních tratí nahradila světelná návěstidla mechaniky a je pravděpodobné, že v blízké budoucnosti díky systému zabezpečení ETCS, zmizí návěstidla úplně. Také údaje o maximální traťové rychlosti se dnes pohybují okolo úplně jiných hodnot – dnešní vlaky běžně dosahují rychlosti 160 km/hod a od úvah o zavedení rychlosti 200 km/hod na některých úsecích již není daleko k realizaci. Značnými proměnami prošly také nádražní budovy a pracovní zázemí železničářů. Bez výkonných počítačů si dnes nedovedeme představit ani řízení provozu, ani komerční činnosti. Na druhou stranu je také nutné zmínit, že na řadě železničních tratí již dnes vlaky nejezdí a jsou i místa, která z železniční mapy zcela zmizela.

Při listování knihou mne napadlo, že by mohlo být zajímavé čtenářům proměny železnice, a to nejen ty padesátileté, připomenout. První díl této připomínky nebo spíše historické srovnávací naleznete na poslední straně dnešního magazínu. Snad se vám bude líbit.

Michal Roh



Na netradičním nočním snímku je zachycena lokomotiva 750.235 s manipulačním vlakem z Trutnova krátce po příjezdu do železniční stanice Týniště nad Orlicí. Po nezbytné úvratí odjede Mn 83377 do Hradce Králové. Po této trase byla zátěž z Podkrkonoší přepravována při téměř půlroční výluce ve stanici Jaroměř. Bližší podrobnosti o této náročné výluce se můžete dozvědět uvnitř Cargováku.

Foto: Michal Roh

Přeji ČD Cargo co nejúspěšnější rok 2020

bách, s Ministerstvem pro místní rozvoj nyní intenzivně spolupracujeme na rekonstrukci stavebního práva. Dobu přípravy staveb chceme zkrátit minimálně o třetinu. V letošním roce nás také čeká start elektronické dálniční známky nebo spuštění jedné jízdenky na železnici, tedy projekty, které ulehčí život řidičům i cestujícím.

Pokračování na str. 2

OBSAH

04

Lokomotivy řady 383

Vectrony jsou stroje, které umožnily expanzi ČD Cargo do západní Evropy.



06

Odklony přes viadukt u Noviny

Viadukt u Noviny je známým místem železničních fotografií. V loňském roce po něm mimořádně projížděly i nákladní vlaky ČD Cargo.



Jednou z významných osobností, které se 9. října 2019 zúčastnili slavnostního otevření nové haly v SOKV Ústí nad Labem, byl i ministr dopravy JUDr. Vladimír Kremlík. V listopadu loňského roku pak ministr dopravy pronesl zdravici k zákazníkům na obchodní konferenci ČD Cargo. Svědčí to o zájmu nejen ministerstva dopravy, ale zejména samotného ministra Kremlíka o problematiku železniční nákladní dopravy. Proto jsme se i my rozhodli položit panu ministru několik otázek.

» Ve své funkci jste již více než šest měsíců. Jaké nejpálčivější problémy jste po svém nástupu do funkce musel řešit a co Vás čeká v nejbližších měsících?

Problémů bylo mnoho, ale jedním z nejpálčivějších bylo mýto, a to hned ve dvou směrech. Od prosince loň-

ského roku bylo nutno rozběhnout nový systém výběru, řešili jsme ale také právní spory okolo smlouvy s novým dodavatelem. V obou případech jsme uspěli. Náběh na nový systém proběhl bez komplikací a soud nám také dal za pravdu, že smlouva s dodavatelem byla uzavřena platně. Nový mýtný systém ročně uspoří na provozu přes 900 milionů korun a navíc očekáváme, že vybereme o 1,6 miliardy Kč více než doposud. Všechny vybrané peníze poputují na nové kilometry dálnic nebo železnic.

Obecně nejvíce vnímaným problémem je určitě délka samotné přípravy výstavby dopravní infrastruktury, která u nás trvá až 13 let. Proto jsem se od svého nástupu soustředil také na potřebné změny, které vidím jak v organizační, tak v legislativní oblasti. Vláda už schválila zásadní novelu zákona č. 416/2009 Sb. – nově o liniových stav-



Ministr dopravy JUDr. Vladimír Kremlík ve společnosti předsedy představenstva ČD Cargo Ivana Bednárika, MBA.

Přeji ČD Cargo co nejúspěšnější rok 2020

Dokončení ze str. 1

► **Považujete současné rozdělení trhu nákladní dopravy v České republice z pohledu podílu jednotlivých druhů dopravy za vyhovující? Myslíte si, že podmínky pro zásadní druhy dopravy – silniční a železniční – jsou rovnocenné?**

Rozhodně bych rád zvyšoval podíl železniční dopravy na celkovém objemu přepraveného zboží v České republice. Myslím si, že Česká republika

je díky své tradici k železniční dopravě velmi vstřícná, byť se vždy dá dělat více. V letošním roce se zavádí tříšložkové mýtné pro silniční dopravce, což by mělo dále zvýšit atraktivitu železniční dopravy. Je ale bohužel pravdou, že nákladní doprava na železnici je trochu obětí úspěchů v osobní železniční dopravě, která bere nákladním dopravcům volné kapacity dráhy.

► **Jakými kroky chce Ministerstvo dopravy podpořit navýšení podílu železniční nákladní dopravy?**

Rádi bychom dále pracovali na podpoře rozvoje infrastruktury. Z těch zásadních modernizačních projektů bych rád zmínil zejména labskou levobřežku a modernizaci trati Praha – Brno přes Havlíčkův Brod. Dále bychom chtěli intenzivně pokračovat v přípravě železničního uzlu v Brně. V neposlední řadě předpokládám, že zavedeme v letošním roce v pilotním provozu postrkovou službu na havlíčkobrodské trati. Správa železnic také připravuje první vysokorychlostní tratě, které chceme začít stavět v roce 2025.

► **Na mnoha místech jsou železniční nákladní dopravci omezováni nedostatečnou kapacitou tratí. Co brání rychlejší modernizaci a zkapacitňování železniční infrastruktury?**

Obecně zmiňovaná doba přípravy staveb. Dívat se musíme i na ekonomiku. Někdy dobře míněná přání ze strany nákladních dopravců naráží na ekonomickou realitu nákladů staveb. Věřím ale, že mnou výše zmiňované opatření pro urychlení výstavby se pozitivně projeví i u nákladních dopravců.

► **Našími zákazníky byla velice pozitivně hodnocena Vaše účast na obchodní konferenci ČD Cargo. Jak hodnotíte pozici naší společnosti na tuzemském a zahraničním trhu a co byste jí popřál do budoucnosti?**

Osobně považuji ČD Cargo za nejvýznamnějšího operátora nákladní dopravy na našem trhu. Přeji nejen Cargo ale celé skupině ČD co nejúspěšnější rok 2020.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michal Roh

Výluka v Jaroměři konečně skončila

Bez rozsáhlé modernizace železničních tratí by železnice brzy ztratila svoji konkurenceschopnost, a to jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Proto všichni dopravci berou výluky a s nimi spojené komplikace jako nutné zlo. Jednou ze stanic, která je výlukami dlouhodobě postižena, je východočeská Jaroměř.

Modernizace stanice, resp. okolních tratí se „vleče“ již od poloviny roku 2015, kdy byl z důvodu modernizace traťového svršku, spodku a zabezpečovacího zařízení v některých úsecích vyloučen provoz mezi Jaroměří a Trutnovem. Při pokračování v roce 2016 byla zcela zastavena doprava na frekvenčně velice silném úseku Hradec Králové – Jaroměř. A prozatím vše vygradovalo téměř půlroční výlukou zahájenou 24. července 2019, kdy byla stanice Jaroměř zcela mimo provoz. Ukončena měla být se zahájením provozu dle nového grafikonu v prosinci 2019. Ne vše se ale stihlo v termínu. Samotná stavba byla o rok odložena z důvodu archeologického

průzkumu, při kterém bylo mimo jiné přímo pod kolejištěm zjištěno archeologické naleziště z období mladší doby bronzové a raného středověku.

Již první výluka v roce 2015 znamenala úplnou změnu technologie obsluhy tratí v okolí Trutnova, kdy veškerá obsluha zdejších tratí musela být realizována přes Jaroměř a Starou Paku. Týkalo se to samozřejmě i ucelených vlaků s uhlím ze severních Čech do elektrárny v Poříčí. Při loňské výluce byl téměř půl roku znemožněn průjezd stanicí Jaroměř jak ve směru na Starou Paku, tak na Českou Skalici. Odklonovou vozbu proto bylo nutné realizovat po zcela jiných trasách. Veškerá zátěž z/do Trutnova byla po tuto dobu odvážena z Hradce Králové do Týniště nad Orlicí a odtud, po nezbytné úvratě, pokračovaly vlaky do Václavic, Starkoče a přes Malé Svatoňovice do cílové stanice. Po stejné trase byly vedeny i již zmíněné těžké uhelné vlaky do elektrárny v Poříčí. Ty byly vedeny vždy dvěma lokomotivami v čele vlaku a dvěma lokomotivami na postrku nejčastěji do Ma-



Ve stanici Jaroměř stále není hotovo.

Foto: Michal Roh



Mezistaničním úsekem Stará Paka – Nová Paka projíždí odklonový Mn 83107, vezoucí mimo jiné prázdné „wapyky“ po vykládce uhlí v Teplárně Dvůr Králové nad Labem.

Foto: Michal Roh ml.

lych Svatoňovic. Vozba uhelných, resp. vyrovnávkových vlaků byla kombinována s vozbou „manipuláků“ tak, aby nasazená hnací vozidla a i čtyři byly využity co neoptimálněji. Pro vedoucí směny provozního pracoviště v Hradci Králové to nebyl vždy jednoduchý úkol.

Obsloužit bylo nutné i tarifní body ležící mezi Starou Pakou a Dvorem Králové nad Labem. Zde se v poslední době ve stále větší míře nakládá dřevo, do druhé jmenované stanice jsou v podzimním období přepravovány zásilky s uhlím pro místní teplárnu. Obsluha byla nakonec vyřešena zavedením manipulačních vlaků v trase Hradec Králové – Ostroměř – Stará Paka – Dvůr Králové nad Labem a zpět. V této souvislosti bylo nutné se vypořádat se silnější osobní dopravou s výjimkou koncového úseku ze Staré Paky, kde byly rychlíky a velká část osobních vlaků po dobu výluky nahrazeny autobusy.

Vypadalo to, že 14. prosince se vše vrátí do normálu, ale od tohoto data se nákladní vlaky vrátily pouze na trať z Jaroměře do Staré Paky. Dle tiskové zprávy SŽDC byla důvodem nutnost odzkoušení vazby všech přejezdů do

nového elektronického zabezpečovacího zařízení. „Tento problém byl zjištěn až při zásahu do stávajícího zabezpečovacího zařízení citovaných přejezdů. Toto je dáno skutečností, že přejezdy jsou již více jak 20 let v provozu a doznaly v průběhu provozu částečných místních úprav, které bude nutno individuálně přizpůsobit novému traťovému zařízení,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Iliáš. Zlí jazykové však tvrdí něco jiného. Ať bylo důvodem cokoli, vlaky by mezi Jaroměří a Českou Skalici bylo nutné zpravovat rozkazem Op a snížením rychlosti při jízdě přes přejezdy by docházelo k neúměrnému prodloužení jízdních dob a tím i omezení kapacity. Proto všechny nákladní vlaky ČD Cargo jezdily až do 19. prosince 2019 stále odklonem přes Týniště nad Orlicí.

Výluky v Jaroměři budou bohužel pokračovat i v letošním roce, kdy by měly být například dokončeny výtahy na nástupiště nebo nové zabezpečovací zařízení. V červenci 2020 bude také zahájena modernizace tratě Trutnov – Stará Paka. I ta bude mít vliv na provoz nákladních vlaků ČD Cargo.

Text: Michal Roh

Aktivity ŽESNAD.CZ v roce 2019

ČD Cargo je jedním z neaktivnějších členů sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ. Uplynulý rok 2019 byl z hlediska práce tohoto sdružení náročný, ale zároveň v mnoha směrech úspěšný, neboť se podařilo buď úspěšně zavřít, či případně alespoň významně posunout některé snahy a záměry. Některé nejzajímavější úspěchy, ale i rozpracované kauzy stručně popíšeme v následujícím článku.

Jen krátce před koncem roku, v úterý 17. prosince 2019 bylo v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky hlasováno o **novelě zákona o dráhách č. 266/1994 Sb.** Hlasování bylo úspěšné, když pro návrh novely v podobě prosazované sdružením ŽESNAD.CZ hlasovalo 132 přítomných poslanců. Nejdůležitějším bodem přijaté novely, za jejíž podobu lobboval ŽESNAD.CZ více než rok a půl, jsou změny týkající se vleček, přesněji řečeno definování jejich statusu jako veřejných, resp. neveřejných.

V otázce **spotřeby trakční energie** a jejího měření bylo završeno úsilí z předcházejících let, kdy po jednáních se SŽDC i Českými drahami byl od 1. ledna 2019 zaveden takzvaný Hybridní model účtování trakční energie. Jde jednak o převedení účtování trakční energie z ČD na SŽDC, a zároveň zahájení účtování skutečně odebrané trakční energie, a to u hnacích vozidel osazených elektromotory. To přineslo spravedlivější – i když stále přetrvává částečná neadresnost nákladových položek v podobě korekčních koeficientů – přiřazení nákladů na trakční energii mezi nákladní a osobní dopravu, čímž



Kapacita českých kolejí přestává dostačovat. I na řešení tohoto problému se podílí sdružení ŽESNAD.CZ. Foto: Michal Roh

došlo pro nákladní dopravce ke snížení nákladů na trakční energii.

S náklady na trakční energii úzce souvisí i další problematika, a to **poplatky na obnovitelné zdroje energie (POZE) a emisní povolenky**. Zde začal ŽESNAD.CZ úzce spolupracovat se sdružením dopravních podniků provozujících elektrickou trakci, tedy tramvaje a trolejbusy, a v případě Prahy i metro, a to ve společném zájmu odstranění (nebo alespoň snížení) nespravedlivého finančního zatížení ekologické bezemisní formy dopravy úhradou POZE a emisních povolenek. Jednání probíhají jak s příslušnými ministry, tedy dopravy, životního prostředí a průmyslu a obchodu, tak s poslanci Parlamentu České republiky. Vzhledem k tomu, že pro vládu je bohužel důležitější prioritou udržet příjmy do státního rozpočtu (jen samotná železniční nákladní doprava generuje

pro státní rozpočet příjmy z POZE ročně ve výši cca 300 mil. Kč, a emisní povolenky hrubým odhadem v obdobné výši), než udržitelný rozvoj železniční nákladní dopravy, nebylo zatím dosaženo uspokojivého výsledku a ŽESNAD.CZ se bude v této záležitosti nadále intenzivně angažovat.

Dalším velkým problémem, který tíží železniční nákladní dopravu a brání zvýšení její konkurenceschopnosti na přepravním trhu, jsou **výluky z důvodu plánovaných modernizací a rekonstrukcí tratí**. I zde byl ale zaznamenán úspěch, když se podařilo přesvědčit SŽDC o nutnosti posunů, resp. odložení některých staveb v období let 2020 až 2025 tak, aby nedocházelo k souběhu výluk na stejných a vzájemně se ovlivňujících úsecích tratí, případně na odklonové trase. Jednotlivými výlukovými opatřeními se zabývá pracovní miniskupina výluky

a při jednáních se SŽDC a výlukových poradách dojednávají přijatelnější podmínky pro průvoz nákladní dopravy. Zde je nutno upozornit, že ŽESNAD.CZ rozhodně nechce bránit údržbě a modernizaci české železniční sítě, pouze chce na nejnižší možnou míru eliminovat negativní dopady stavebních akcí na parametry železniční nákladní dopravy.

Bližících se stavebních akcí se přímo dotýká příprava **státní postrkové služby přes Vysočinu na trati Kutná Hora – Havlíčkův Brod – Brno**. V souvislosti s připravovanými stavbami na I. tranzitním železničním koridoru, kde bude během celého roku 2022 mimo jiné probíhat úplná výluka traťového úseku Blansko – Brno-Maloměřice, a na základě jednání ŽESNADu s Ministerstvem dopravy v předcházejících letech o požadavku na zajištění státní infrastruktury po-

strkové služby po odklonové trase přes Vysočinu, SŽDC intenzivně připravuje zavedení této postrkové služby. Cílem této státem poskytované postrkové služby je zachování provozních nákladů dopravců ve výši ekvivalentní nákladově příznivější trase přes Českou Třebovou. Od dubna 2019 probíhají na Vysočině zkoušky moderních hnacích vozidel, s využitím lokomotiv Vectron ČD Cargo, jak jednotlivě, tak především ve zdvojené trakci za účelem prověření kapacity napájení na sklonově náročných úsecích a prověření kompatibility kolejových obvodů na trati s moderními hnacími vozidly. Na základě získaných poznatků začala SŽDC již projektovat posílení napájecích stanic a odstraňovat nedostatky ve zpětném vedení trakčního proudu v kolejích. Na základě požadavku ŽESNADu umožnit rekuperaci na celé trati Kutná Hora – Brno začala SŽDC taktéž jednat s distributory elektřiny.

Ke stavebním akcím patří kromě modernizace stávající sítě i **projektová příprava novostaveb tratí**. V uplynulém roce se podařilo vysvětlit SŽDC a projekčním firmám přínosy z kvalitní a intenzivní železniční nákladní dopravy, a tím podpořit následující projekty k realizaci: tunel Praha – Beroun, elektrizaci a vyšší rozsah zdvoukolejnění trati Plzeň – Domažlice st.hr., elektrizaci úseku Nymburk – Mladá Boleslav včetně výstavby Všejsanské a Bezděčinské spojky, a zdvoukolejnění celé nové trati z Lysé nad Labem přes tyto nové spojky do nové žst. Mladá Boleslav východ.

Martin Boháč

ČD Cargo aktivní v projektu OptiYard



Na konci září 2019 byl dokončen dva roky trvající dotovaný projekt Evropské unie s účastí ČD Cargo, realizovaný v rámci iniciativy Shift2Rail. Zabýval se optimalizací řízení práce v seřadovacích stanicích. Jeho cílem bylo navrhnout nástroj pro optimalizaci rozhodování a řízení procesů v seřadovací stanici, včetně ověření funkčnosti tohoto nástroje v simulacím prostředí sestaveném na základě využití teorie softwarového modelování.

Mezi třinácti partnery z Německa, Francie, Itálie, Belgie a Velké Británie byly do projektu v našem regionu zapojeny kromě společnosti ČD Cargo rovněž Oltis Group a slovenská softwarová firma SIMCON. Za ČD Cargo projekt koordinovali Petr Jindra a Zuzana Kovačová z odboru podpory prodeje a významně se na něm podíleli také specialisté provozní jednotky a provozního pracoviště Česká Třebová.

V rámci projektu byl vytvořen model sítě dvou evropských železničních stanic, konkrétně italského přístavního ter-

minálu Trieste Campo Marzio a seřadovací stanice Česká Třebová. Modely posloužily jako jeden ze vstupů pro digitální optimalizaci procesů v předem stanovených stanicích s potenciálem širšího uplatnění na obdobné typy stanic.

Vstupy získané pro optimalizaci procesů probíhající v uvedených stanicích lze rozdělit na statické a dynamické. Statickými vstupy jsou data

jízdního řádu a popis železniční sítě. Dynamické vstupy jsou informace o poloze a jízdě vlaků, informace od provozovatele námořního či kontejnerového terminálu, o stavu procesů probíhající v kolejišti a informace o situaci na železniční síti. Simulační procesů na základě těchto vstupů a jejich následnou optimalizací, tj. výběrem v daném okamžiku nejlepší va-

rianty, bude v budoucnu možné poskytovat podporu pro operativní rozhodování příslušných zaměstnanců.

Výsledkem projektu je pilotní optimalizační software, který může být použit jako podklad pro standardizaci komunikace mezi provozovateli terminálů a stanic s provozovateli tratí a dopravci podle platných technických specifikací interoperability a dále k na-

vržení síťového softwaru pro optimalizaci vlastních procesů seřadovacích stanic a terminálů na základě informací získávaných a zpracovávaných v reálném čase.

Více informací o projektu v angličtině lze nalézt na webových stránkách <https://optiyard.eu/>

Text a foto: Petr Jindra



Směrová skupina seřadovacího nádraží Česká Třebová

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (25.) Lokomotivy řady 383 Vectron

Když byla dne 13. dubna 2016 podepsána smlouva mezi ČD Cargo a společností Siemens na dodávku prvních pěti interoperabilních lokomotiv řady 383 Vectron, začala se psát nová etapa v dějinách ČD Cargo. Tímto podpisem naše společnost získala nejmodernější evropské elektrické lokomotivy, které se okamžitě staly vlajkovou lodí a umožnily rozšíření výkonů i za hranice České republiky. Proto dnes můžete lokomotivy v barvách ČD Cargo potkat na tratích Evropy od hranic Rumunska až po německé přístavy, od slovinského pohraničí až k polskému Baltu.

Historie těchto lokomotiv není příliš dlouhá. První byla představena v roce 2010, všechny schvalovací podmínky v Německu byly splněny v roce 2012 a v České republice byly schváleny pro provoz teprve v roce 2015. Jsou nástupcem lokomotiv Europrinter a Eurorunner. Zachovaly si a ještě vylepšily jejich kladné vlastnosti. Lokomotivy 383 jsou součástí modulární platformy X4 výrobce Siemens obsahující lokomotivy různého určení a systémů. V současnosti je vyrobeno přes 1 000 lokomotiv různých řad a specifikací založených na platformě Vectron, což jen dokazuje úspěšnost tohoto konceptu. Platforma obsahuje tyto modifikace:

Vectron MS – vícesystémová lokomotiva s výkonem 6 400 kW a maximální rychlostí 200 km/h,

Vectron AC – lokomotiva pro střídavé napájecí soustavy s výkonem 6 400 kW a maximální rychlostí 160 nebo 200 km/h,

Vectron DC – lokomotiva pro stejnosměrné napájecí soustavy s výkonem 5 200 kW a maximální rychlostí 160 nebo 200 km/h,

Vectron DE – dieselelektrická lokomotiva s výkonem 2 400 kW a maximální rychlostí 160 km/h,

Vectron Dual Mode – kombinace motorové DE a elektrické AC lokomotivy s výkonem 2 000 kW a maximální rychlostí 160 km/h.

Původně bylo objednáno pět lokomotiv. Poté byla využita opce z kupní smlouvy na dodávku dalších 3 lokomotiv a nakonec byla uzavřena další smlouva na dodání 4 lokomotiv ve stejné výbavě, čímž se počet Vectronů ČD Cargo ustálil na počtu 12. Lokomotivy jsou dislokovány v SOKV Ústí

nad Labem, kde jsou i udržovány vlastními silami ČD Cargo za supervize pracovníků firmy Siemens.

Jde o čtyřnápravové interoperabilní čtyřsystémové lokomotivy, které jsou v tomto provedení schopny jezdit rychlostí až 160 km/hod. na trakčních systémech 1,5 kV ss, 3 kV ss, 15 kV stř., 25 kV stř. To jim umožňuje provoz ve většině evropských zemí. Disponují vysokou spolehlivostí, velkým výkonem až 6 400 kW, díky rekuperaci elektrické energie úsporným provozem a nízkými náklady na údržbu. Elektrický pohon lokomotivy 383 se skládá ze dvou proudových měničů s moderními IGBT výkonovými polovodiči a ze čtyř třífázových asynchronních trakčních motorů nenáročných na údržbu. Každý měnič je přiřazen jednomu podvozku SF 4 a zde napájí vždy dva asynchronní trakční motory. Kola jsou monobloková s kotoučovými brzdami, vypružení je pružinami Flexicoil. Na střeše



Lokomotivy řady 383 umožnily expanzi ČD Cargo na západ Evropy.

Foto: Michal Roh ml.

jsou umístěny 4 sběrače proudu určené pro různé napájecí systémy. Pneumatický systém brzd je od firmy Knorr, lokomotiva používá zajišťovací střadačovou, elektrodynamickou, přímočinnou a průběžnou brzdu. Mechanická koncepce těchto lokomotiv je založena na modulární struktuře s předdefinovanými místy vestavby hlavních celků, např. skříní vlakových zabezpečovačů, antén, snímačů a senzorů, sběračů a dalších komponent. To umožňuje vysokou míru flexibility a modularity, takže jednoduchým zásahem lze lokomotivu přizpůsobit novým oblastem nasazení podle požadovaných výkonů.

Součástí smlouvy na dodávku lokomotiv byla i opce na provoz v Holandsku, Slovinsku a Chorvatsku, čehož by bylo dosaženo jednoduchou úpravou těchto modulárních lokomotiv. Provedení pro ČD Cargo obsahuje evropský zabezpečovač ETCS level 2, GSM-R, dálkový přenos dat s podporou LTE, moderní kamerový systém sledující trať z pohledu strojvedoucího a aktivní sběrače, hasicí systém, měření elektrické energie, nebo třeba Wi-Fi síť pro diagnostiku a přenos dat. Samozřejmostí je provoz ve vícenásobném řízení v zemích, kde správce infrastruktury takový provoz umožňuje. V základním provedení pro ČD Cargo jsou lokomotivy vybaveny pro provoz v sedmi státech západní, střední a východní Evropy, což umožní výrazně zrychlit přeshraniční přepravu. Jde o Německo, Polsko, Českou republiku, Slovensko, Rakousko a Maďarsko, na schvalování v Rumunsku zatím nedošlo. Jednoduchou úpravou lze lokomotivy přizpůsobit k provozu v dalších zemích. Součástí smlouvy byly i opce na přizpůsobení a schválení lokomotiv pro provoz v Belgii, Holandsku, Slovinsku, Chorvatsku a Itálii, čímž by byly umožněny přepravy napříč celou Evropou na významných nákladních železničních koridorech.

Platforma Vectron ale nejsou jen vlastní lokomotivy, je to celý ekosys-



Flotila Vectronů ČD Cargo nyní čítá 12 strojů.

Foto: Michala Grünbaum

tém, který společnost Siemens dodává. ČD Cargo využívá propojení lokomotiv Vectron prostřednictvím aplikace Smart Monitoring, která přes webové rozhraní se zabezpečeným spojením sleduje aktuální polohu vlaků a také významné události, které v lokomotivě nastaly. Jsou však také k dispozici služby Smart Data Analysis a Smart Prediction. První z nich vytváří před-

poklady pro efektivní nalézání příčin zjištěných problémů na základě intuitivně srozumitelných vizualizací komplexních korelací. Smart Prediction dokáže na základě zjišťovaných skutečností předvídat nežádoucí události, například poruchy v důsledku opotřebení, a tím zabránit jejich vzniku.

Text: Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 383

Foto: Petr Říha

| Základní technické údaje řady 383 | |
|-----------------------------------|--|
| Výrobce | Siemens |
| Počet u ČD Cargo | 12 |
| Rok výroby | 2016 – 2018 |
| Rozchod | 1 435 mm |
| Uspořádání pojezdu | Bo' Bo' |
| Trakční systém | 1,5 kV ss, 3 kV ss, 15 kV stř., 25 kV stř. |
| Délka přes nárazníky | 18 980 mm |
| Služební hmotnost | 90 t |
| Regulace výkonu | pulzní |
| Trakční motory | 1TB2723-0GA02 |
| Tažná síla | 300 kN |
| Max. výkon na obvodu kol | 6 400 kW |
| Brzdná síla EDB | 150 kN |
| Výkon EDB | 970 kW |
| Maximální rychlost | 160 km/h |

Více informací o těchto lokomotivách je možné najít v publikaci „Vectron – lokomotiva pro Evropu“.



Stroj 383.009 je opatřen polepem k 100. výročí vzniku Československa a ČSD.

Foto: Lukáš Růžička

Spolupráce se středními školami (5.)

Střední odborná škola Nové Město na Moravě

Dnes navštívíme školu ležící v samém srdci Vysočiny, školu, která před čtyřmi lety oslavila 70. výročí svého vzniku, a to Střední odbornou školu v Novém Městě na Moravě.

Historie

V roce 1987 byl položen základní kámen nové budovy školy na místě učiliště podniku Chirana. O tři roky později již byla v budově zahájena výuka. V roce 1997 se škola sloučila se Středním odborným učilištěm Vkus Brno. Od roku 1998 se datuje dopravní zaměření školy, neboť v tomto roce se sem ze zámku v Jimramově přestěhovala Integrovaná střední škola dopravy a zasilatelství. Důvodem stěhování bylo navrácení zámku v Jimramově původnímu majiteli – rodu Belcredi. Železniční učiliště zde sídlilo od roku 1964. Sloučením s Integrovanou střední školou dopravy a zasilatelství v Jimramově vznikla v roce 1998 Střední odborná škola a střední odborné učiliště dopravy a služeb.

Další změna nastala v roce 2004, kdy došlo ke sloučení se Středním odborným učilištěm lesnickým v Petrovích. Vznikla Střední odborná škola a střední odborné učiliště lesnické, dopravy a služeb. Škola nabízela široké spektrum oborů, veškerá teoretická výuka se přesunula do hlavní budovy v Novém Městě na Moravě. Praktická výuka se soustředila do bývalého areálu lesnického učiliště v Petrovích. Odborný výcvik dopravních a železničních oborů byl prováděn na odlouče-



Hlavní budova školy

logistické služby, či v profesích zabývajících se zasilatelstvím (spedicí) a dalšími souvisejícími službami. Odbornými předměty oboru *Železniční provoz* škola připravuje budoucí absolventy na nejrůznější pozice v oblasti řízení drážní dopravy. Součástí studia jsou i exkurze do železničního provozu, dopravních kanceláří a sálů. Součástí výuky jsou i učební a odborná praxe, které probíhají na daných pracovištích přímo v provozu v železnič-

Aktivity a zájmová činnost

Škola se podílí na rozvoji Nového Města na Moravě a spolupracuje s Hospodářskou komorou v Německu. Každý rok mohou vybraní studenti absolvovat odbornou praxi v městě Chemnitz. Chlubou školy jsou odborné učebny v Petrovích – špičkově vybavené dílny pro truhláře a tesaře. Pro odbornou přípravu železničářů slouží již dokončené modelové kolejistiště, které zpřístupněno pro zájmovou činnost. Také opraváři mohou volný čas využít k návštěvě odborného kroužku – Motokára, kde staví a opravují závodní motokáru. K aktivnímu odpočinku studenti využívají tělocvičnu a posilovnu. Škola se také podílí na charitativní činnosti, pro stacionář Zdislava pravidelně pořádá předtaneční na Zdišibále nebo spolupracuje s Domovem pro seniory v Novém Městě na Moravě.

Ač poloha a dopravní dostupnost školy není díky Vysočině úplně ideální, přesto má škola v zádech silné partnery. Kromě zřizovatele – kraje Vysočina, je to i naše společnost ČD Cargo. Dá se říci, čím drsnější kraj tím pohodovější lidé, čím horší dostupnost tím lepší spolupráce. A o této škole to platí bezesbýtku. Zapálenost studentů i jejich učitelů vždy poznáváme na dnech otevřených dveří. Tady vždy odpovíme na dotazy devátáků, kam po studiu. A nejen to, u našeho prezentačního stánku se pravidelně objevují i studenti školy a ptají se, co je nového „na Cargu“, s čím novým jsme vyjeli a vyjedeme, co kúrovcová kalamita, kde nakládáme apod. Mnohdy není ani čas na všechny otázky odpovědět. Ten zájem je ale velmi příjemný a na oplátku pořádáme pro školu exkurze a besedy. Jednu takovou jsme zajistili v loňském roce ve stanici Havlíčkův

železniční dopravce a naši studenti nachází v ČD Cargo své uplatnění. Poskytujeme našim studentům odbornou praxi a pořádáme pro školu různé exkurze na svá pracoviště. Studenti maturitních oborů využívají odborné stáže ke svým maturitním pracím. Díky odborným praxím ve stanicích mohou studenti propojit teoretické znalosti s praktickými.

► **Nedá mi to, abych se nezeptal, jaké odborné předměty na škole učíte, popř. jak dlouho zde již působíte?**

Na této škole jsem začala působit v roce 2010 jako učitelka odborného výcviku. K této práci mě přivedla má současná kolegyně Mgr. Edita Fialová. Do důchodu odcházel učitel odborného výcviku a já nastoupila na jeho místo. V současné době učím odborné předměty dopravních oborů, Informační technologie a zajišťuji odbornou praxi železničních oborů.

► **O dnešní mladé generaci ne vždy mluvíme pozitivně. Jaká je z Vašeho pohledu? Čím je jiná?**

Dnešní mladá generace není lepší nebo horší než jsme byli my. Jsou jiní, mají jiné možnosti a maximálně se je snaží využít. Mění se svět a mladá generace se mění s ním. Důležité je naučit a ukázat našim následovníkům, co je v životě opravdu důležité a co je jen pomíjivé pozlátka.

► **Baví Vás tohle náročné povolání? Jak potom relaxujete?**

Stejnou otázku slyším od svých studentů. Říkám jim, kdyby mě to nebavilo, nedělal to. Ano, někdy je to práce velice vyčerpávající, ale krásná. Je to práce s mladými, nadějnými lidmi, a to člověka obohacuje. Jak relaxují? To je jednoduché, mám doma horské kolo. Pokud vychází čas, využívám tratě pro single tracky v Areně Vysočina.

► **Studenti jistě dokáží své kantory někdy pěkně naštvat, ale určitě bývají ve třídě i legrace, je to tak?**

Znáte knihu Študáci a kantoři? Ve škole je to každý den jiné, někdy mezi učitelem a žáky zaskřípe a jindy odcházíte z hodiny a smějete se ještě v kabinetu. Těch veselých dnů je našťásti určitě více.

Paní magistro, děkuji Vám za rozhovor a budeme se těšit na další skvělou spolupráci s Vámi a Vaší školou.

Text: Tomáš Jelínek

Foto: archiv školy



Odborná dílna „dřevo“

ných pracovištích v železničních stanicích. K poslední změně došlo v roce 2006, kdy byl nepraktický dlouhý název školy změněn na současný.

Sídla a obory

Škola sestává z hlavní budovy na adrese Bělisko 295 a z budovy praktického vyučování v Petrovích. Součástí školy je i domov mládeže. Škola nabízí studium jak ve čtyřletých maturitních oborech, tak také ve tříletých oborech s výučním listem.

Maturitní obory jsou *Logistika v dopravě, Železniční provoz a Ekonomika a podnikání*. Prvně jmenovaný je zaměřen na přípravu odborníků v prognózování, plánování, organizaci, operativním řízení a následné kontrole všech činností mezi subjekty vstupujícími do přepravního procesu. Absolvent najde uplatnění v technicko-hospodářských funkcích přepravních společností, institucích poskytujících

ních stanicích nejbližší místu bydliště. Při studiu je možno navázat na odborné kurzy a poté pracovat v železničním provozu. Tradiční obor *Ekonomika a podnikání* doplňuje nabídku maturitních oborů.

Učební obory jsou *Instalatér, Lesní mechanizátor, Opravář lesnických strojů, Ošetřovatelka, Tesař, Truhlář, Zedník a Železničář*. Již skladba učebních oborů napovídá mnohé. Město i škola se nachází prakticky v samém srdci Vysočiny, obklopena okolními lesy a horami. Nabídka učebních oborů kopíruje řemesla, která jsou v tomto regionu nejvíce potřeba a jsou spojena s těžbou a zpracováním dřeva. Vyjimku tvoří obor *Železničář*. Určitě stojí za zmínku a ke cti škole, že tento obor škola zachovala a naplnila i v dobách, kdy o absolventy nebyl až takový zájem na trhu práce. V dnešní době lze na železničáře studovat již jen na třech středních školách v rámci celé České republiky.

Brod, kde jsme zájemcům ukázali práci posunovače, vozístra, nákladních polkladních, vozových disponentů, dozorců a dalších. Studenti také mohli sledovat posun s vozy přímo ve stanici. Spolupráce školy a ČD Cargo funguje i v oblasti odborných praxí žáků, které jim umožníme absolvovat na našich pracovištích. Naši výhodou je, že jsme schopni studentům z různých koutů Čech i Moravy nabídnout její splnění téměř kdekoli, kde působíme. Pro studenty pak v tom, že nemusí daleko na praxi dojíždět.

► **O škole jsme hovořili s paní profesorkou Mgr. Blankou Merunkovou:**

► **Jak se Vám líbil odborný seminář, který proběhl na konci loňského listopadu v České Třebové?**

Odborné semináře jsou pro pedagogy velice přínosné. Seminář v České Třebové nebyl výjimkou. Musím pochválit výbornou organizaci a pohodovou atmosféru. Pro nás odborné učitele je velice důležité získávat aktuální informace z provozu, a to seminář zcela splnil.

► **Jak se díváte na spolupráci školy a ČD Cargo? V čem spočívá její přínos pro vás a pro studenty?**

Se společností ČD Cargo naše škola spolupracuje od svého založení. Vychováváme budoucí zaměstnance pro



V odborné dílně „kovo“ vidíme i závodní motokáru.

Přepravy asfaltovací techniky firmy Víšek

Již řadu let je nákladními vlaky ČD Cargo přepravována asfaltovací technika kyjovské firmy Jiří Víšek s.r.o. Tyto přepravy jsou pozoruhodné z několika důvodů. Jedná se o techniku, která se na kolejích jinak prakticky vůbec neobjevuje, ale především jde o přepravy, kdy náklad nemá charakter prodáváného zboží, nýbrž se jedná o majetek stále stejného subjektu, který si ho pouze přesouvá dle svých stavebních akcí.

V praxi se zpravidla jedná o traktor Zetor a ohřívačku asfaltu, naložené spolu na jednom čtyřnápravovém nízkostěnném voze řady Res. Ale ani firma Víšek, jejíž historie sahá do roku 1997, není běžnou firmou zabývající se pokládkou asfaltu na silniční komunikace všech možných druhů a kategorií. Její specializace je jiná, a to pokládka speciálních litých asfaltových povrchů ve skladových, průmyslových a zemědělských objektech.

Litý asfalt je moderní technologií nahradí betonových podlah, které již nevyhovují z důvodu prašnosti, trhlin, výtlučků a podobných závad. Litý asfalt



Na snímku z 26. října 2019 je zachycen manipulační vlak 80861 Opava východ – Kravaře ve Slezsku, přepravující techniku firmy Víšek z Vlkova u Tišnova do Kravař ve Slezsku.

je při rekonstrukcích pokládán jak na nové povrchy, tak i na staré povrchy betonové, přičemž jednou z výhod tohoto postupu je to, že nový asfaltový povrch může být pokládán i za jen čas-

tečného omezení provozu v rekonstruované hale. Z technického pohledu jde o směs hutného kameniva, kamenné moučky a asfaltového pojiva, smíšeného spolu za horka v předepsaných

poměrech, rozprostíraného ručně v jedné nebo více vrstvách. Povrchová úprava je v případě požadavku drsnosti prováděna posypem křemičitým pískem, následně zaválcovaným do po-

vrchu kovovým válcem; bez posypu je povrch litého asfaltu hladký. Tloušťka vrstvy litého asfaltu v pozemních a průmyslových stavbách činí 2,5 – 4 cm. Vlastnostmi litého asfaltu jsou například nulová doba pro tuhnutí, neboli po vychladnutí je ihned pochozí, vynikající odolnost proti opotřebení skladovou manipulační technikou, odolnost proti vlivům střídání tepla a chladu, velmi dobré tlumení hluku, je vodotěsný bez dutin a otevrzdný – nedrolí se.

Jedná se tak o další velmi pěkný příklad využití možností systému jednotlivých vozových zásilek, který ČD Cargo stále poskytuje na celém území České republiky, a v neposlední řadě též jde o úspěch našich obchodníků, kteří i v takto atypickém případě jsou schopni konkurovat přímé silniční dopravě. A to navíc výhradně ve vnitrostátních přepravách, často i z a do stanic, ze kterých nebo do kterých již jinak pravidelné vozové zásilky bohužel nesměřují.

Text: Martin Boháč
Foto: Jakub Hasák

Odklony Novina 2019

Stalo se již nepsaným pravidlem, že Správa železnic (dříve SŽDC) vždy na začátku letních školních prázdnin vyhlásí nepřetržitou výlukou mezi Turnovem a Libercem, a to za účelem pravidelné údržby a opravy infrastruktury. Pro ČD Cargo to znamená odklonit veškerou nákladní dopravu, ať už jde o místní zátěž pro Liberecko, ale i mezistátní zátěž pro PPS Frýdlant v Čechách/Zawidów v trase z Bakova nad Jizerou přes Žizníkovskou spojku a legendární viadukt na Novině do Liberce.

Nejinak tomu bylo i první dva červencové týdny roku 2019. Bohužel na počet odkloněných vlaků měl nemalý vliv jednak kúrovec, neboť většina těžby dřeva se odehrává primárně v postižených oblastech a významným faktorem je i to, že automobilka Škoda v Mladé Boleslavi

poslední dva roky téměř nezaváží středisko v polském Swarzedz v trase přes Liberec. Poslední zásadní vliv na odklony mají také jednotlivé vozové zásilky ze samotného Liberecka nebo na mezistátní relaci Nymburk – Weigliniec. Realita odklonů roku 2019 byla následující. Pravidelný Pn 62402 Nymburk – Liberec jezdil z výchozí stanice již po půlnoci, aby do města pod Ještědem dorazilo krátce před svítáním. Zpáteční relace Pn 62403 měla grafikonem vlakové dopravy určený odjezd z Liberce v 18.39 hod. Jelikož tento spoj částečně personálně obsazovalo pracoviště ČD Cargo Turnov, odjížděl tento nákladní vlak z Liberce v polovině případů s menším náskokem, aby mohl turnovský strojvedoucí po vystřídání v Bakově nad Jizerou stíhat večerní „osobák“ zpět domů. Zátěž byla ve většině případů tvořena jednotlivými vozovými zásilkami z Liberecka a Frýdlantského

výběžku, minimálně potom tranzitní zátěž ze směru Zawidów. Tolik tedy k běžné zátěži. Dále byla odklonem několikrát vedena ucelená souprava automobilů z mladoboleslavské Škody do polského Swarzedz. Tento vlak jel v režimu ad-hoc a většinou v dopoledních hodinách. Vyrovňávka ve zpátečním směru byla vedena operativně dle kapacitních a provozních možností pracoviště ČD Cargo Liberec. Druhou občasnou relací byla ucelená souprava dvaceti ložených cisteren z Rochlic do italské Savony, která měla čas odjezdu v pozdních odpoledních hodinách, s použitím postrkových strojů pro pravidelné Pn 62402. Do třetice velmi zajímavou přepravou byla ucelená souprava dřeva, která byla vedena v trase Zawidów – Horní Dvořiště. Z Liberce přes Novinu až na Bezděz s vlakovým a postrkovým „dvojčetem“ řady 742 a 753.7.



V režimu ad-hoc se odehrávala vozba ucelených souprav v relaci Mladá Boleslav – Swarzedz. Dne 2. července 2019 byla vedena vlakovou dvojicí 742.333+285 a postrkovými stroji 742.215+073. Na fotografii právě projíždí po legendárním viaduktu na Novině.



Liberecký „elektronik“ 743.010 s odkloněnou směskou, byl zvěčněn v Jablonném v Podještědí, pod siluetou Baziliky svatého Vavřince a Zdislavy, jenž sousedí s Dominikánským klášterem. Na pozadí patrně Ještědské sedlo a v dálce vycíná samotná věž Ještědu.

Závěrem musíme dodat, že loňská odklonová vozba byla, co se týká nasazení hnacích vozidel velmi rozmanitá. Kromě běžných „catrů“ 753.7 se na odklonech vystřídalo několik dvojic lokomotiv řady 742, jednou byl zastupován i výskyt „nulek“ 750.326 + 338 a v neposlední řadě i domácích „elektroniků“, to v případě, že „dvojčata“ byla zaneprázdněna vlaky ad-hoc nebo větší zátěží přes Zawidów. Jistou zajímavostí odklonů v roce 2019 bylo již nepřetržitě obsazení stanice Rynoltice výpravčím SŽDC, což mělo velmi kladný vliv na plynulost do-

pravy a tím i včasné vedení vlaků dle GVD. V minulosti byla právě dopravní služba výpravčího SŽDC v Rynolticích omezena pouze na dopolední hodiny, což mělo za následek špatnou propustnost tratě a již od jedenácté hodiny dopolední velmi negativní vliv na plnění GVD. Osobní vlak na zdolání dlouhého traťového úseku mezi Jablonným v Podještědí a Křižany potřeboval 20 min, a při takové dopravě již nezbyl prostor na vedení vlaků jiných dopravců.

Text a foto: Antonín Němeček

Investiční činnost ČD Cargo



SOKV České Budějovice – Zateplení administrativní budovy III (PJ)

V rámci stavebních investic bylo v roce 2019 dále mimo jiné dokončeno zateplení administrativní budovy III (PJ) v areálu SOKV České Budějovice. Realizace byla zahájena v září 2018 a dokončena 25. listopadu 2019.



Akce zahrnuje dle doporučení energetického auditu zateplení obvodových stěn včetně výplní otvorů a střechy s novou krytinou a klempířskými prvky. Zdivo v suterénu a přízemí bylo vlhké a proto bylo nutno provést i příslušná sanační opatření. Realizací této investice dojde k úspoře energií, byl zvýšen komfort práce na tomto pracovišti a v neposlední řadě došlo ke zhodnocení majetku ČD Cargo.

Hydraulické tabulové nůžky na plech



V rámci plánu strojních investic byly mimo jiné v listopadu 2019 pořízeny hydraulické tabulové nůžky VS 3010 s CNC numerickým řídicím systémem pro přímočaré stříhání tabulí plechu až do tloušťky 10 mm.

Při revizích nákladních vozů jsou jedním ze základních předpokladů pro plynulost oprav přesně nařezané plechy a to v požadovaných tloušťkách a v dostatečné



zásobě. Protože každý nákladní vůz může vyžadovat jiné rozměry plechů pro opravy, jsou hydraulické tabulové nůžky nezbytnou součástí opravárenských kapacit. Obnovou strojního zařízení z roku 1978 dojde ke zlepšení kvality stříhu, zrychlení prací, rozšíření použitelnosti stroje a také k nemalé úspoře za servisní služby a zásahy.

OKV Nymburk – rekonstrukce osvětlení haly oprav nákladních vozů

V rámci stavebních investic bylo v srpnu 2019 kompletně rekonstruováno osvětlení haly oprav nákladních vozů v OKV. Jedná se o nové LED osvětlení realizované v rámci akcí BOZP, které nahradilo výbojková osvětlovací tělesa. Při stejné in-



tenzitě osvětlení by úspora energie činila cca 70 %. Celkový světelný tok v hale oprav byl však ještě zvýšen dle platné legislativy bez nutnosti navýšení elektrického příkonu. Dosažena tedy byla požadovaná úroveň osvětlení při roční úspoře spotřeby elektrické energie ve výši cca 15 000 Kč.

Text: Tomáš Hladík
Foto: Archiv ČD Cargo

Zaměstnanecké oddělení odpovídá / leden 2020



Na základě četných dotazů zaměstnanců k platnosti tzv. železniční průkazky v Jihomoravském kraji (dále jen JMK) zveřejňujeme oficiální stanovisko gestorského útvaru oblasti zaměstnanecských jízdních výhod – odboru personálního GR ČD, a.s., které je kompetentní se zástupci JMK jednat o uznávání zaměstnanecských jízdních výhod (ZJV).

Od data 1. 1. 2020 nejsou ZJV uznávány v obvodu vymezeném objednávkou JMK. Tato skutečnost se týká pouze regionálních vlaků objednaných JMK. Na vlacích dálkové dopravy objedna-

ných Ministerstvem dopravy České republiky, budou ZJV nadále platit.

S představiteli JMK je, ze strany ČD a.s., vedeno jednání k vytvoření časového příplatku JMK v hodnotě 1 500,- Kč. Tento příplatek si bude moci přikoupit každý držitel ZJV, který bude mít zaplacenou prolonační částku na rok 2020.

Dne 20. 12. 2019 byl na JMK ředitelem odboru regionální dopravy GR ČD odeslán návrh Dohody o podmínkách platnosti „Tarifu jízdního a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního

úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy“. Bohužel ze strany JMK tento návrh nebyl do dnešního dne schválen. Na základě této skutečnosti nelze nastavit prodej nového časového příplatku JMK s účinností od 1. 1. 2020.

Předpoklad účinnosti nového příplatku je nejpozději od 1. 3. 2020.

Do doby platnosti nového příplatku nelze na regionálních vlacích objednaných JMK využívat platné ZJV. Cestující v těchto vlacích se musí do doby platnosti nového příplatku prokázat buď platnou průkazkou IDS JMK nebo platným jízdním dokladem tarifu JMK.

V případě schválení dohody o uzná-

vání nového časového příplatku ze strany JMK bude neprodleně 010 GR ČD, a.s., vydáno opatření k pořízení a platnosti tohoto příplatku.

Pro zaměstnance ČD Cargo není ze strany JMK v rámci zajištění režijní jízdy uznáván jako jízdni doklad vyplněný Provozní záznam. Z tohoto důvodu si zaměstnanec, kterému bude nařízena režijní jízda z nebo do místa výkonu práce za použití vlakového spoje JMK, zakoupí platný jízdni doklad JMK a přiloží jej do Provozního záznamu k vyúčtování. Obdobně se postupuje při režijních jízdách u jiných dopravců a u MHD v rámci celé České republiky.

Věra Drncová

Ze zahraničí

RAKOUSKO

Navýšení kapacity pro přepravu kamionů

Omezení jízdy nákladních automobilů po venkovských silnicích v rakouském Tyrolsku přimělo Rakouské spolkové železnice (ÖBB) ke zvýšení kapacity železniční nákladní dopravy na trase na Brenner. Společnost ÖBB v současné době poskytuje kapacitu pro přepravu 250 000 nákladních automobilů ročně (služba Rolling Road) a do konce roku 2020 ji plánuje zvýšit na 400 000. Očekává se, že po zavedení všech opatření bude převezeno 1 000 nákladních automobilů denně. Všechny zde nasazené nízkopodlažní vozy budou vybaveny kotoučovými brzdami s nízkou hlukostí.

SLOVENSKO

Sledování vozů systémem GPS

Do konce srpna 2020 má být podle plánu dopravce ZSSK Cargo vybaveno až 5 tisíc nákladních vozů snímači na sledování jejich pohybu. Projekt monitorování rozběhl dopravce před dvěma lety. Nejprve byly na přibližně stovce vozů testovány technologie, které přicházely do úvahy. V březnu loňského roku pak jako nevhodnější byla vybrána technologie sledování prostřednictvím signálu GPS, tzv. technologie GNSS. Kvalita signálu a rozsah pokrytí umožňuje sledovat vozy po celé Evropě. Při výběru vozů pro montáž technologie bylo zohledněno jejich využití a frekvence nakládky. Proto je mezi vybranými nejvíce vysokostěnných vozů řady E, vozů na přepravu ocelových svítek Shimns a krytých vozů na přepravu paletizovaného zboží. Z celkového plánovaného počtu je 1 570 vozů vlastních, zbytek je v dlouhodobém pronájmu společnosti Cargo Wagon.

NORSKO

Úplný přechod na ERTMS

Norský správce infrastruktury Bane NOR v roce 2018 spustil realizaci ambiciózního plánu úplné digitalizace tamní železniční sítě o délce přibližně 4 200 km s využitím systému ERTMS. Podle v současnosti platného harmonogramu mají být jízdy vlaků na celé síti zabezpečeny systémem ETCS Level 2 do roku 2034. Prvním krokem k přechodu na ERTMS bylo vytvoření národního implementačního plánu připraveného na ministerské úrovni v roce 2015 v reakci na požadavky Evropské Unie. Cílem přechodu na ERTMS je nahradit veškerá současná traťová, staniční i přejezdová zabezpečovací zařízení jednotným systémem v celé síti a zajistit bezproblémovou interoperabilitu. Jako komunikační vrstva ERTMS bude sloužit již existující síť GSM-R. Veškerá staniční i traťová zařízení všech generací, od mechanických po reléová, jichž má Bane NOR v provozu 15 typů, budou nahrazena ERTMS.

Zuzana Kovačová

Železniční proměny

Jak jsme již avizovali v úvodním sloupku, chtěli bychom čtenářům Cargováku přiblížit proměny české železnice. Nejlepší možností srovnání nabízejí historické a současné fotografie – tratí, stanic a dalších železničních staveb, vozidel nebo zařízení. Úvodní díl však bude trochu jiný a také rozsáhlejší. Navštívíme v něm lokalitu, kde ještě v nedávné době skřípěly kolejové brzdy a ozývalo se řinčení nárazníků. Zavítáme na seřadovací nádraží Praha-Vršovice.

ních pracovníků nezlepšila, spíše naopak. Její zavedení totiž vedlo pouze ke zvýšení počtu rozposunovaných vlaků. Jen pro představu – dnešní maximální výkony seřadovacích nádraží jsou něco přes 2 000 vozů za den. Na seřadovacím nádraží Praha-Vršovice to bylo taky 2 000 vozů ... za noční třináctihodinovou směnu.

Posun bez lokomotiv se po mnoha letech stal jednou z možných příčin likvidace seřadiště, protože tento provoz byl jen obtížně modernizovatelný

nulého století sehnat civilní zaměstnání. Vyřešilo se to jednoduše, práci prováděli příslušníci železničního vojska, bez kterých by se provoz seřadovacího nádraží zastavil. Pracovali i jako hadičkáři, výpravčí, strojvedoucí a opraváři ve vozovém depu.

Práce seřadovacího nádraží začínala ve vjezdové skupině, kam přijel vlak, byl zachycen v kolejových brzdách a lokomotiva mohla odstoupit. Nastoupili pracovníci, kteří zkontrolovali technický stav vozů, vypustili vzduch z brzdových zařízení, povolili šroubovky a sepsali směrové relace jednotlivých vozů. Samotíží souprava najela na „svážný pahrbek“, kde podle pokynů vedoucího posunu vyvážoval dlouhou tyčí rozpojoval vozy do jednotlivých směrových skupin. Nebylo to tak jednoduché, jak se zdá. Spouštět se spolu mohly maximálně dva vozy a vyvážovač musel sledovat i jejich váhu. Pokud



Manipulační vlak Praha-Vršovice odjezdové nádraží – Benešov u Prahy, v jehož čele vidíme lokomotivu řady 434.2. Fotografie pořídil Ondřej Řepka 29. 12. 1970.

Původní seřadovací nádraží vzniklo ve Vršovicích-Nuslích, v polovině osmdesátých let 19. století. Jednalo se však spíše o nádraží nákladové s celou řadou skladišť, ramp a složišť. Nové nádraží vzniklo jako reakce na stále se zhoršující situaci na nedalekém hlavním nádraží, které pomalu přestávalo dostávat narůstající přepravě. Provoz na nákladovém nádraží byl zahájen v roce 1886. Vyrostla zde i nová výtopna. Nákladní doprava stále narůstala a seřadovací ve Vršovicích brzy přestalo kapacitně dostávat. Provoz nového „ranžírů“ Praha-Vršovice byl zahájen 18. června 1919. Jednalo se o tzv. gravitační seřadovací nádraží, což znamená, že zde bylo možné posunovat bez použití lokomotiv, naopak to kladlo vyšší nároky na počty pracovníků v kolejišti. To leží na spádu 8 – 9 promile a jeho celková délka přesahuje 4 km. Nádraží po celou dobu své existence sloužilo jako významný pražský seřadovací uzel. V sedmdesátých letech minulého století prošlo rozsáhlou modernizací, která spočívala v automatizaci některých činností s pomocí kolejových brzd nebo dosazení zařízení PRAGA (Přísunová a rozpouštěcí automatizace gravitačních nádraží). Automatizaci se ale těžká práce míst-

a měl velké požadavky na počet obsluhujícího personálu. Po roce 1990 byl zahájen útlum provozu na seřadovací, ukončen byl do roku 2000.

Schéma nádraží:

- vjezdová skupina s kolejovými brzdami – zde pracovali soupisáři, vozmistři a povolovači
- „svážný pahrbek“ s vyvážovači
- koleje směrových skupin (tzv. lichá a sudá harfa) se zarážkáři a sváděči
- odjezdová skupina s vozmistry, hadičkáři a soupisáři.

Nejhorší byla práce zarážkářů. Na ni nebylo téměř možné v 80. letech mi-



Takhle to ve Vršovicích vypadá dnes.



Zarůstající kolejové brzdy

Foto: Petr Říha

byl první vůz prázdný a druhý ložený, znamenalo to dole katastrofu, protože se vozy zarážkou pod prvním z nich nedaly zastavit. Často následovala ohromná rána, a pak improvizace, co s tím. Většinou si ale zarážkáři dokázali poradit. Když viděli, že vozy nezastavují, použili „meziosku“ – vhodili zarážku mezi osy loženého vagonu. To

plná, sváděč ji odvezl až do odjezdové skupiny a na prázdnou kolej se zajelo s nejméně jedním vagonem, který se tam zabrzdil a tvořil základ další soupravy. V odjezdové skupině se musel zkontrolovat technický stav vozů, utáhnout šroubovky, spojit brzdové hadice, souprava se musela sepsat a už se pomalu měnila ve vlak.

Bohužel ne vše chodilo tak hladce, jak je popsáno výše. Nějaké menší či větší nehody byly na denním pořádku. Výše popsaný případ s lehčím prvním vozem byl jen jeden z mnoha možných karambolů. Horším případem bylo, pokud ujel celý zájezd, když si pracovník, který s ním zajížděl, nevyzkoušel dostatečný počet brzd, nebo je prostě za jízdy nedokázal všechny zabrzdít.

Foto měsíce



I takhle pestrý může být provoz v pohraniční přechodové stanici Summerau. 18. listopadu 2019 se zde sešly lokomotivy pěti řad patřící čtyřem dopravcům. Lednové foto měsíce nám do redakce zaslal Petr Jaroš.

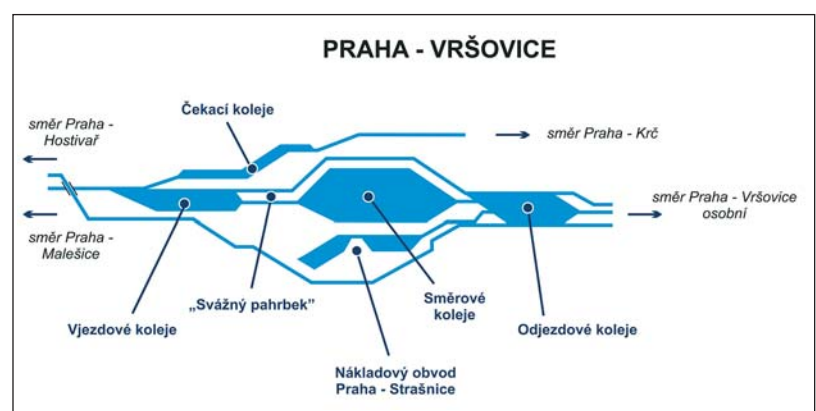


Schéma seřadovací stanice Praha-Vršovice

Grafika: Milan Koska

bylo přísně zakázáno a trestáno, protože při tom hrozilo velké nebezpečí úrazu, ale taky to byla otázka prestiže. Jen „staří mazáci“ se skoro vždy trefili a dobře zachycený vagon skončil na zarážce. Vyndat ji na spádu 9 promile nebylo nic lehkého. Sloužil k tomu tzv. háček, tyč s pravouhlejším plochým koncem. Ten se strčil mezi kolo a zarážku, páčením bylo třeba dosáhnout toho, aby vagon sjel ze zarážky a bylo ji možné vyndat. Vagon pak dojel na zabrzděnou soupravu, tzv. zátěž, kam ho zarážkář přivěsil. Další mož-